VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 358)
z dnia 11 czerwca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 358)

11 czerwca 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłanki **Bożenny Bukiewicz (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– rządowy dokument „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.” (druk nr 3390).

W posiedzeniu udział wzięli: **Barbara Bańczak-Mysiak** zastępca dyrektora Departamentu Spraw Obronnych Ministerstwa Zdrowia, **Agata Foks** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **Armand Konieczny** młodszy inspektor w Komendzie Głównej Policji, **Marcin Flieger** dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, **Katarzyna Kwiecień** naczelnik wydziału w Departamencie Zarządzania Ruchem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, **Zbigniew Włodarczyk** zastępca komendanta Straży Miejskiej m. st. Warszawy, **Jerzy Długoszewski** dyrektor Biura Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju, **Piotr Sarnecki** dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego, **Tadeusz Wilk** dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz **Andrzej Kolasa** p.o. dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

W posiedzeniu udział wziął pracownik Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Witam serdecznie panie posłanki i panów posłów. Witam na posiedzeniu Komisji przedstawiciela ministra infrastruktury i rozwoju panią Agatę Foks – sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Serdecznie witam przedstawicieli Policji i pozostałych organizacji związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Na dzisiejszym posiedzeniu rozpatrzymy dokument „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.”. Jest to druk nr 3390.

Bardzo proszę panią Agatę Foks o przedstawienie tego dokumentu.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Agata Foks:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Wysoka Komisjo, panie posłanki, panowie posłowie, szanowni państwo, coroczne złożenie sprawozdania dotyczącego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i działań realizowanych w tym zakresie w roku poprzednim jest obowiązkiem ustawowym przewodniczącego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i prezesa Rady Ministrów. Obowiązek ten nakłada ustawa – Prawo o ruchu drogowym.

Zgodnie z art. 140e ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przewodniczący KRBRD, czyli minister właściwy do spraw transportu, corocznie składa Radzie Ministrów sprawozdanie dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie w roku poprzednim. Następnie, zgodnie z art. 140e ust. 4 ustawy, o której mówiłam, corocznie, do końca kwietnia, prezes Rady Ministrów składa ww. sprawozdanie Sejmowi, Senatowi oraz prezydentowi.

W roku bieżącym, w dniu 26 marca, sprawozdanie zostało przyjęte przez KRBRD i w dniu 31 marca zostało przekazane Stałemu Komitetowi Rady Ministrów. Następnie, w dniu 14 kwietnia zostało przyjęte przez ten komitet, a w dniu 28 kwietnia przez Radę Ministrów. Później zostało przekazane Sejmowi, Senatowi i prezydentowi.

Zawartość tegorocznego raportu oparta jest na następujących kwestiach. Przede wszystkim, jest to ogólny obraz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w ubiegłym roku. Raport zawiera najważniejsze charakterystyki zdarzeń drogowych, ocenę sytuacji na poziomie całego kraju oraz w poszczególnych województwach. Ponadto, w sprawozdaniu przedstawiono stan realizacji w ubiegłym roku Programu Realizacyjnego na lata 2014-2015, a więc dokumentu wykonawczego do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz informację o najważniejszych działaniach, dodatkowo podjętych przez członków Rady na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w ubiegłym roku, które nie były ujęte w Programie Realizacyjnym dotyczącym NPBRD.

Jako uzupełnienie, przedstawiono również informację z monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego, przeprowadzonego na zlecenie Rady, oraz najważniejsze dane z pozostałych analiz w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, przeprowadzonych w ubiegłym roku również na zlecenie sekretariatu, w tym w szczególności informację o kosztach zdarzeń drogowych.

Z racji ustawowych terminów, związanych z opracowaniem sprawozdania, dane z policyjnej bazy SEWIK na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykorzystane na potrzeby niniejszego opracowania, były aktualne w dniu 20 lutego br. Możliwe jest zatem, że po tym terminie w policyjnej bazie wypadków i kolizji drogowych doszło do aktualizacji, w związku z czym mogą zaistnieć pewne różnice pomiędzy poszczególnymi danymi w publikacjach policji a danymi prezentowanymi w omawianym sprawozdaniu. Co jednak jest istotne, różnice te pozostają bez wpływu na wnioski wynikające z danych.

Przechodzę zatem do danych merytorycznych. Zaprezentowany slajd przedstawia sytuację Polski na tle Unii Europejskiej. W porównaniu z rokiem 2013 wielkość wskaźnika demograficznego, określonego liczbą zabitych na 100 tys. mieszkańców, uległa zmniejszeniu i obecnie wynosi 8,3. Tym samym Polska w rankingu bezpieczeństwa ruchu drogowego państw Unii Europejskiej awansowała o trzy pozycje i aktualnie wyprzedza Litwę, Łotwę, Bułgarię i Rumunię. Przypomnę tylko, że w ubiegłym roku wyprzedzaliśmy jedynie Rumunię.

Mimo wszystko, taka sytuacja nadal stawia Polskę w grupie krajów charakteryzujących się wyższym od średniego w Europie poziomem zagrożenia, który, według wstępnych danych, w 2014 r. osiągnął wartość 5,1 zabitych na 100 tys. mieszkańców, co stanowi dla nas sygnał o konieczności intensyfikacji działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju.

Aby nadać perspektywę czasową zaprezentowanym wcześniej danym, na wyświetlonym slajdzie przedstawiono postępy w zakresie redukcji liczby zabitych osób na 100 tys. mieszkańców w krajach Unii Europejskiej od 2004 r., czyli na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat. Jak widać na wykresie, Polska z czterdziestodwuprocentowym spadkiem znajduje się blisko poziomu średniej unijnej, który w ciągu ostatnich lat wyniósł 46%.

Jak zatem przedstawiał się stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2014 r.? Szanowni państwo, stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach od kilku lat ulega poprawie. Rok 2014 był pod tym względem znaczący. Na polskich drogach zginęło 155 osób mniej niż w 2013 r., a 1514 osób mniej zostało rannych.

O rankingu bezpieczeństwa Komisji Europejskiej, w którym awansowaliśmy, już wspominałam. Co więcej, osiągnęliśmy też wyższy niż średnia europejska spadek liczby ofiar wypadków drogowych – niemal trzyprocentowy, podczas gdy w całej Unii Europejskiej liczba ofiar wypadków drogowych w latach 2013-2014 r. spadła jedynie o 1%.

Poprawa bezpieczeństwa była możliwa, między innymi dzięki intensywnej rozbudowie i modernizacji istniejącej sieci drogowej w ciągu ostatnich kilku lat, intensyfikacji działań Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego w obszarze nadzoru, szeroko zakrojonym kampaniom społecznym i projektom edukacyjno-informacyjnym, m.in. rozpoczętej w 2013 r. i kontynuowanej w 2014 r. kampanii Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod nazwą „10 mniej. Zwolnij” oraz usprawnianiu ratownictwa i opieki powypadkowej.

Podejmowane przez nas działania są zgodne z wytycznymi Unii Europejskiej określonymi w IV Europejskim Programie Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020, Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Istotne jest, żeby dane zaprezentowane na poprzednim slajdzie odnieść do planu strategicznego, jakim jest Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 oraz celów, jakie postawiliśmy przed sobą na poziomie krajowym do roku 2020.

Celem pośrednim na 2014 r. było nieprzekroczenie liczby 2907 zabitych osób na polskich drogach. Osiągnięta w 2014 r. liczba 3202 osób wykazuje odchylenie od planu o około 7%. Niestety, jeszcze większe odchylenie odnotowujemy w zakresie osób ciężko rannych. Celem postawionym w Narodowym Programie było to, aby liczba osób ciężko rannych w 2020 r. nie przekroczyła 6900 osób. Jak widać na wykresie, w 2014 r. mamy, niestety, ponad dwudziestoprocentowe odchylenie od celu głównego.

W podziale na rodzaje wypadków, najechanie na pieszego skutkowało największą liczbą ofiar śmiertelnych. W wypadkach tego rodzaju zginęły 1104 osoby. Jak widać z przedstawionego wykresu, również zderzenia czołowe i boczne pociągnęły za sobą dużą liczbę ofiar śmiertelnych – odpowiednio 537 i 535 osób. 400 osób zginęło w wyniku najechania na drzewo.

Jeśli chodzi o ofiary wypadków drogowych, to w ubiegłym roku ponad 1100 ofiar śmiertelnych stanowili piesi. Ponad 1500 zabitych osób kierowało pojazdami. Śmierć poniosło ponad 530 pasażerów. Pozostałe kolumny na wykresie reprezentują rannych w wypadkach w podziale na uczestników ruchu.

W odniesieniu do sprawców wypadków drogowych, w stosunku do lat poprzednich proporcje zasadniczo nie uległy zmianie. Znakomitą część wypadków stanowią te, których sprawcami są kierujący. W 2014 r. było aż 29.409 takich wypadków. Zginęło w nich 2255 osób. Piesi spowodowali 3138 wypadków, w których zginęły 573 osoby. Należy jednak zwrócić uwagę, że niekoniecznie piesi byli ofiarami tych wypadków. Pieszy może być sprawcą, przeżyć wypadek, a ofiarą śmiertelną może być kierujący pojazdem.

Najwięcej ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych przez osoby kierujące samochodami, blisko 900 spowodowało w 2014 r. niedostosowanie prędkości do warunków jazdy. Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowe wyprzedzanie również przyczyniło się do znacznej liczby ofiar śmiertelnych wypadków, niemniej jednak, są to liczby znacznie mniejsze niż w przypadku przekraczania prędkości.

Jeżeli chodzi o wypadki spowodowane nieprawidłowym zachowaniem pieszych, to przoduje nieostrożne wejście na jezdnię tuż przed jadącym pojazdem. Według statystyk policyjnych 290 osób zostało zabitych w tego rodzaju wypadkach. Istotnym problemem jest też stanie lub leżenie na jezdni oraz chodzenie nieprawidłową stroną drogi. Uczestnicy ruchu giną, przede wszystkim, na skutek zderzeń czołowych, bocznych, najechania na pieszego, najechania na drzewo oraz z powodu wywrócenia się pojazdu.

Jeżeli chodzi o obszary, na których doszło do zdarzenia drogowego, widać, że liczba zabitych w wyniku najechani na pieszych w terenie zabudowanym jest wyjątkowo wysoka – aż 728 ofiar śmiertelnych. Na obszarze niezabudowanym w ten sposób zginęło 376 osób, niemal tyle samo, co w zderzeniach czołowych, które spowodowały śmierć380 osób.

Na przełomie ostatniego roku dyskusja na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego była w znacznej mierze skoncentrowana na nietrzeźwych kierujących. W związku z powyższym, pozwoliliśmy sobie pokazać konsekwencje wypadków z udziałem alkoholu, w których sprawca lub uczestnik wypadku, zarówno kierujący jak i pieszy, byli pod wpływem alkoholu. Jak przedstawiono na wykresie, w tych wypadkach zginęło 297 kierowców, 144 pieszych oraz 29 pasażerów.

Ogółem, w 2014 r. nietrzeźwi uczestniczyli w ponad 3,5 tys. wypadków, dokładnie 3522. To jest 11% ogółu. Zginęło w nich 470 osób, ale było to o 13% mniej wypadków i 10% mniej zabitych niż w roku poprzednim, czyli w 2013 r.

Jeżeli chodzi o miesięczny „rozkład" wypadków i ich skutków, to najbardziej niekorzystna sytuacja ma miejsce w drugim i trzecim kwartale roku. Na początku roku jest mniej wypadków i mniej ofiar śmiertelnych.

Szanowni państwo, stan bezpieczeństwa ruchu drogowego można scharakteryzować poprzez podstawowe dane dotyczące zdarzeń drogowych, gromadzone za pomocą karty

zdarzenia drogowego, jak również poprzez dane dotyczące zachowań uczestników ruchu drogowego pozyskiwane z badań. W listopadzie ubiegłego roku, na zlecenie sekretariatu Krajowej Rady, po sześciu latach przerwy wznowiony został ogólnopolski monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego. Monitoring obejmuje pomiary prędkości pojazdów, w tym udział i skalę przekroczeń prędkości, poziom stosowania pasów bezpieczeństwa, fotelików dziecięcych, pasków ochronnych oraz stopień korzystania z telefonów komórkowych w trakcie kierowania pojazdem. Badania są prowadzone we wszystkich województwach i obejmują zarówno lokalizację w terenie zabudowanym, jak i niezabudowanym oraz wszystkie kategorie dróg publicznych – od autostrad po drogi powiatowej. Na zlecenie sekretariatu badania te prowadzi Instytut Transportu Samochodowego.

W porównaniu do monitoringu prowadzonego w latach 2002-2008 zwiększona została liczba lokalizacji oraz kategorii danych, w celu uzyskania możliwie pełnego obrazu sytuacji, zarówno w skali kraju, jak i w każdym z województw.

Tego typu dane – systematyczne badania stosowane są w szeregu krajów – dzięki możliwości śledzenia zmian zachowań w czasie, stanowią podstawę do oceny skuteczności polityki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na slajdzie mogą państwo zobaczyć, że w odniesieniu do przekroczeń dopuszczalnej prędkości pojazdów, na podstawie przeprowadzonych badań można stwierdzić, że w 2014 r. kierowcy jeżdżący samochodami w Polsce dopuszczalne limity prędkości przekraczali w 57% przypadków.

W podziale na kategorie dróg przekroczenia te kształtują się w następujący sposób: na autostradach z limitem prędkości 140 km/h – 50%, na drogach ekspresowych z limitem 120 km/h – również 50%, na drogach krajowych poza obszarem zabudowanym z limitem 90 km/h – 42% kierujących przekracza prędkość, na drogach wojewódzkich – 41%, powiatowych – 15%. Na drogach na obszarze zabudowanym z limitem 50 km/h w dzień i 60 km/h nocą, na dwujezdniowych ulicach stolic województw, 72% kierujących przekracza dopuszczalną prędkość. Na drogach jednojezdniowych w stolicach województw jest to 45% kierujących. Przejścia dróg krajowych przez wioski i małe miasteczka to 71% kierujących. Przejścia dróg wojewódzkich przez miasta powiatowe to również71%. Przejścia dróg powiatowych przez wioski i małe miasteczka – 62% kierujących.

Ze względu na inne warunki prowadzenia badań w latach 2013 i 2014, nie można jednak dokonywać bezpośredniego porównywania wyników, natomiast na podstawie porównań punkt do punktu, można zaryzykować stwierdzenie, iż średnia prędkość w poszczególnych punktach pomiarowych spadła wraz z jednoczesnym spadkiem udziału kierowców przekraczających prędkość – polscy kierowcy odrobinę zwolnili.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2014 r. na pozostałych obszarach poddanych badaniom. Warto zwrócić uwagę na stały poziom używania urządzeń zabezpieczających dzieci- blisko 90%, oraz stosowania pasów bezpieczeństwa w porównaniu do lat poprzednich. Wzrost ten stwierdzono w niemal wszystkich kategoriach pojazdów. W samochodach osobowych o 10%, w stosunku do pomiarów z 2013 r. i o 16% w stosunku do roku 2008.

Po raz pierwszy na tak szeroką skalę przeprowadzono badania stosowania kasków ochronnych oraz używania telefonów komórkowych przez kierujących. Jak widać z danych zaprezentowanych na slajdzie – kaski stosują niemal wszyscy motocykliści i motorowerzyści, którzy są do tego zobligowani przepisami. Wskaźnik korzystania z telefonów komórkowych przez kierujących samochodami osobowymi w 2014 r. wyniósł natomiast 4,1%.

Jak co roku, na zlecenie sekretariatu KRBRD oszacowano koszty wypadków drogowych. W 2013 r. koszty wszystkich wydarzeń drogowych w Polsce oszacowano na 49,1 mld zł, w tym koszty wypadków drogowych wyniosły ponad 34,2 mld zł. Koszty kolizji drogowych to 14,9 mld zł. Tym samym, łączne koszty wypadków drogowych w 2013 r. w Polsce stanowiły 2,1% PKB. Wszystkich wydarzeń drogowych 2,99% PKB.

Przejdźmy teraz do omówienia stanu BRD w poszczególnych regionach kraju. Na przedstawionym slajdzie wyraźnie widać obszary o największych zagrożeniach oraz te najbezpieczniejsze. W odniesieniu do liczby mieszkańców danego województwa, niechlubnie przodują województwa centralnej i wschodniej Polski, ze wskaźnikiem zabitych na 100 tys. mieszkańców równym 10. Dziesięć zabitych osób na 100 tys. mieszkańców.

Tymczasem, w najbezpieczniejszym w ubiegłym roku województwie śląskim, ten wskaźnik wyniósł 5 osób zabitych na 100 tys. mieszkańców

W kategorii wypadków spowodowanych nadmierną prędkością, najmniej bezpiecznym jest województwo warmińsko-mazurskie, gdzie aż 31% wypadków powstaje z tej przyczyny. Najmniejszy odsetek – pomiędzy 15 a 20% wypadków powstałych przez zbyt dużą prędkość, odnotowano w województwach: opolskim, śląskim, wielkopolskim oraz w województwie łódzkim.

Jeżeli chodzi o wypadki z udziałem pieszych, to ich rozkład jest bardzo różny. Najmniej tego typu wypadków jest w województwie opolskim i lubuskim, gdzie 21% wypadków to zdarzenia właśnie tego rodzaju. Niestety, aż w dziewięciu województwach odsetek wypadków z udziałem pieszych osiąga wartość 25-30%.

Tak jak i w poprzednim sprawozdaniu, aby móc porównać sytuację BRD w poszczególnych województwach, w sprawozdaniu zaprezentowano kartę dla każdego z regionów, która zawiera podstawowe informacje o trendach, skutkach i okolicznościach wypadków drogowych. Wartości głównych wskaźników zagrożenia oraz udział poszczególnych kategorii wypadków odniesiono do sytuacji w pozostałych województwach, dzięki czemu łatwo jest odczytać pozycję województwa na tle pozostałych, mając jednocześnie informacje o wartościach najniższych i najwyższych w danej kategorii w kraju.

Każda karta kończy się zestawem wniosków sformułowanych na podstawie jej danych. Na slajdzie jest przykład karty dla województwa kujawsko-pomorskiego. Mamy nadzieję, że tego typu informacja będzie wykorzystywana na poziomie województw i pozwoli zrozumieć, na rozwiązaniu którego problemu należy się skoncentrować.

Kolejny aspekt, który pragnę omówić, to wykonanie w 2014 r. Programu Realizacyjnego na lata 2014-2015. Jest to zestaw działań, których wykonanie służy realizacji strategicznych priorytetów zdefiniowanych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020. Znalazło się w nim 30 działań, z czego 11 działań o charakterze legislacyjnym, za które odpowiedzialni byli członkowie KRBRD, a więc przedstawiciele poszczególnych resortów, Komendy Głównej Policji, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i GITD.

Działania te zostały uszeregowane zgodnie ze strukturą przyjętą na poziomie Narodowego Programu. Zadania w Programie skoncentrowano na dwóch priorytetowych obszarach interwencji: zarządzaniu prędkością, które jest rozumiane jako działanie z zakresu inżynierii, polegające na uspokajaniu ruchu pojazdów w miejscach wysokiego zagrożenia pieszych oraz rozbudowy sieci bezpiecznych dróg klasy A i S, a także dalszej przebudowie i rewitalizacji dróg lokalnych, działań z zakresu nadzoru, polegających na zwiększaniu nadzoru Policji w zakresie przekraczania dozwolonych prędkości, walce z piratami drogowymi, a także rozwoju automatycznego systemu nadzoru nad ruchem drogowym oraz działania z zakresu edukacji uczestników ruchu, np. poprzez ogólnopolskie kampanie informacyjne, edukacyjne, jak też szkolenie kadr zarządzających bezpieczeństwem ruchu drogowego na wszystkich kategoriach dróg.

Drugim priorytetowym obszarem interwencji była ochrona pieszych, rozumiana jako działania z zakresu inżynierii, polegająca na budowie urządzeń zapewniających bezpieczeństwo pieszych: chodników, bezkolizyjnych przejść dla pieszych oraz uspokajaniu ruchu pojazdów, działania z zakresu nadzoru, czyli zwiększeniu nadzoru w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia bezpieczeństwa pieszych i działania z zakresu edukacji uczestników ruchu, poprzez np. szeroko zakrojone kampanie edukacyjno-informacyjne.

Powyższe priorytety wynikały z analizy danych bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w ostatnich latach. Liczba pieszych, którzy ponieśli śmierć w wypadkach drogowych stanowiła około 1/3 wszystkich ofiar tych wypadków, a niedostosowanie prędkości do warunków ruchu było najczęstszą przyczyną wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

Po raz drugi wprowadziliśmy część sprawozdania dotyczącą podsumowania działań prowadzonych w ramach Programu Realizacyjnego w mijającym roku, w której zawarto analizę stopnia zaawansowania prac w każdym z filarów Narodowego Programu.

Analizę, przedstawiono w postaci tabel, aby dawała czytelny obraz sytuacji w 2014 r. Zarówno działań zrealizowanych, jak i zrealizowanych częściowo, czy nie zrealizowanych. Podsumowanie przedstawia się następująco. W odniesieniu do zadań, dla których

cele wyznaczono na 2014 r., 15 zadań zostało zrealizowanych, 6 zadań zrealizowano częściowo, 4 działania nie zostały zrealizowane.

Wśród zadań zrealizowanych znajdują się m. in. wytyczne stosowania urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych, wydane przez sekretariat KRBRD w formie podręcznika pod tytułem – „Ochrona pieszych. Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego". Cieszy się on bardzo dużym zainteresowaniem. Ponad 2 tys. egzemplarzy tego podręcznika trafiło już do zarządców i projektantów dróg, do wszystkich powiatów. Kolejnym zadaniem było uspokajanie ruchu na drogach krajowych, które zostało zrealizowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad znacznie powyżej zakładanych planów. Uspokajaniem ruchu objęto prawie dwa razy więcej kilometrów dróg, niż zakładał cel na 2014 r. Kolejne, trzecie zadanie. To oczywiście jest przykład zadań zrealizowanych – wprowadzenie przepisów umożliwiających odbieranie uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości. Jak państwo doskonale wiedzą, zmienione przepisy weszły w życie 18 maja br.

Przykłady zadań zrealizowanych częściowo, to np. zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury na drogach krajowych, także poza siecią TEN-T. Jak przedstawiono w sprawozdaniu, w 2014 r. GDDKiA przeprowadziła 102, na 105 zaplanowanych, audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego, co stanowi 68% planu. Niewykonanie wszystkich zaplanowanych audytów wynika z nierozstrzygnięcia niektórych przetargów, opóźnień w planowaniu i realizacji inwestycji, opóźnień w realizacji inwestycji w systemie projektu i optymalizacji, przesunięcia terminów oddawania odcinków dróg do ruchu, czy skreślenia niektórych zadań z planów realizacyjnych.

Natomiast od razu chciałabym nadmienić, że są prowadzone działania zaradcze. W czerwcu 2014 r., zarządzeniem nr 29 generalnego dyrektora dróg i autostrad zmieniono zasady przeprowadzania audytów BRD w GDDKiA, włączając większą liczbę audytorów do ich przeprowadzania.

Działania, których w ogóle nie udało się zrealizować, to działania z obszaru legislacji, takie jak podniesienie maksymalnej wysokości grzywien – to jest zadanie Ministerstwa Sprawiedliwości. Zmiana taryfikatora za wykroczenia w ruchu drogowym. To zadanie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Rozszerzenie na wszystkie drogi publiczne przepisów dotyczących odpowiedzialności zarządców dróg za ich nieprawidłowe oznakowanie – to również jest zadanie Ministerstwa Sprawiedliwości.

Jak przedstawiają się wnioski ? Dalsze utrzymanie trendu spadkowego liczby wypadków drogowych i ich ofiar wymagać będzie prowadzenia działań na podstawie Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, który zakłada systemowe podejście do zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego związanego z ideę *Safe System,* która mówi nam o tym, że ludzkie ciało ma fizyczne granice odporności. Ludzie popełniają błędy i to system ma ograniczać ich konsekwencje. Idea ta zakłada również wspólną odpowiedzialność użytkowników i twórców systemu. Wszystkich.

Ideę „Wizja zero", a więc zero ofiar wypadków na polskich drogach, stawianie celów ilościowych i formułowanie działań strategicznych, oparte na podstawowych filarach bezpieczeństwa według Organizacji Narodów Zjednoczonych, oraz zasadę koncentracji na głównych problemach według podejścia „4E". Z angielskiego: inżynieria, nadzór, edukacja, ratownictwo. A więc systemowo i systematycznie, na podstawie najlepszych międzynarodowych praktyk, na podstawie których program został stworzony oraz prowadzenie działań i przyjmowanie celów związanych z faktami i najbardziej aktualną wiedzę krajową oraz zagraniczną, zdobywaną m. in. poprzez badania umożliwiające lepsze poznanie tego skomplikowanego zjawiska, jakim jest bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Przykładem są badania prowadzone cyklicznie i na bieżąco przez sekretariat KRBRD. Są to ogólnopolskie badania na temat zachowań uczestników ruchu drogowego. Chodzi o przekraczanie prędkości, stosowanie pasów bezpieczeństwa itd. Wspomniałam o tym wcześniej w swoim wystąpieniu.

Bardzo dziękuję za uwagę i oddaję głos pani przewodniczącej.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo pani za przedstawienie tego dokumentu. Rozpoczynamy dyskusję. Proszę państwa o zgłaszanie się do zadawania pytań. Bardzo proszę, pan poseł Banaszak.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowna Komisjo, myślałem, że już czeka las rąk do zadawania pytań, ale cieszę się, że mogę być pierwszy.

Zacznijmy od początku. Cieszy mnie, że w raporcie nie pojawiają się już takie tezy – przytoczę tezę z 2011 r., że przyczyną takiej, a nie innej liczby ofiar wypadków drogowych i liczby wypadków w naszym kraju była długa jesień oraz późna i łagodna zima, w efekcie czego mieliśmy zwiększony ruch pojazdów. Naprawdę, bardzo cieszy mnie, że z tego raportu zaczynają znikać takie tezy.

Teraz, merytorycznie i poważnie, przechodzę do konkretów. Znalazłem kilka wypowiedzi. Zacznę od pani minister Wasiak. Kilka tez dotyczących poprawy bezpieczeństwa odnotowałem. Otóż pani minister twierdzi, że nastąpiła intensyfikacja działań Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego w obszarze nadzoru, poprzez szeroko zakrojone kampanie społeczne. Od razu stawiam pytanie, czy Krajowa Rada posiada szczegółowe informacje i wyliczenia – w jakim stopniu skuteczne były te kampanie? Pytam też o intensyfikację działań Policji? O ile wzmożono kontrole policyjne w tym czasie? Czy to nie jest trochę tak, że poprawa bezpieczeństwa, to tylko zasługa rozbudowy naszej infrastruktury drogowej.

Jestem tą osobą, która jest za kampaniami społecznymi, natomiast, z całym szacunkiem, te, które są realizowane w ramach Krajowej Rady, są po prostu słabymi kampaniami, w porównaniu z tymi kampaniami, które są w krajach Europy Zachodniej. Powiem wprost – one są za mało przekonujące, za mało drastyczne. Musi być krew, wypadek, pokazanie co dzieje się na skutek wypadku drogowego, jakie są jego efekty.

Druga teza, którą znalazłem w ocenie pani minister Wasiak, dotyczącej poprawy bezpieczeństwa. To jest teza, że udoskonalany został system ratownictwa drogowego. Na czym ma polegać to udoskonalanie systemu ratownictwa? Pytam o to, gdyż w 2012 r. złożyłem zapytanie do Ministerstwa Zdrowia o możliwość wprowadzenia w naszym kraju, we wszystkich miastach wojewódzkich, ratowników drogowych na jednośladach. Przypomnę, że dziś średni czas przyjazdu karetki do zdarzenia drogowego to jest 8 minut, ale są też miejsca, gdzie jest to 14-15 minut. To jest zdecydowanie za długo. Warto przypomnieć, że czas dojazdu ratownika drogowego w dużym mieście wojewódzkim, takim jak Warszawa, nie przekracza 4 minut. Nie muszę przypominać o tym, że najważniejszym czynnikiem w momencie kolizji, zdarzenia, wypadku drogowego, jest czas. Czy Krajowa Rada wie coś na ten temat? Czy resort zdrowia będzie podejmował jakieś działania? Ja dostałem tylko zdawkową odpowiedź.

Teraz przejdę już do raportu jako takiego, do fragmentów, które odnotowałem. Cytuję – „Pomimo pozytywnych trendów i utrzymującej się od kilku lat poprawy bezpieczeństwa, poziom zagrożenia na polskich drogach jest wciąż znacznie wyższy niż średnia europejska. Wpływ na taki stan miała z pewnością wolniejsza dynamika postępu w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego notowanego w Polsce, względem innych krajów europejskich. W latach 2001-2013 średni roczny spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków w kraju wyniósł 3%, przy średniej europejskiej 6,2%”. Oznacza to, że w minionym okresie liczba ofiar śmiertelnych spadła u nas o 39%, a w Unii Europejskiej ten spadek wyniósł 53%.

Mam trzy pytania. Czym spowodowana jest ta wolniejsza dynamika? Jakie przyczyny tego spowolnienia widzi Krajowa Rada? Chciałbym też otrzymać odpowiedź na takie pytanie – jak racjonalnie można wytłumaczyć fakt, że w Polsce na jedną ofiarę śmiertelną, liczba osób ciężko rannych jest trzy razy mniejsza niż, na przykład, w Wielkiej Brytanii. To naprawdę jest jakiś fenomen. W jaki sposób są w naszym kraju rejestrowane wypadki, bo to ma się nijak do tego, co jest w krajach zachodnich. Z tego wynika, że jeździmy bardzo bezpiecznymi samochodami, nowymi i mamy fantastyczną infrastrukturę.

Kolejna rzecz. Czytamy, że przyczyną wypadków jest powszechne przekraczanie dopuszczalnych limitów prędkości, czy też wciąż aktualny problem nietrzeźwych kieru-

jących. Mam zatem pytanie – co Krajowa Rada zamierza zrobić, aby wyeliminować takie zachowania kierowców?

Przypomnę, że niedawno Sejm uchwalił ustawę zabraniającą kierowcom poruszania się z prędkością większą niż 50 km/h w terenie zabudowanym. Póki co, mamy serię łapanek. Mogę podać przykład z Poznania. Policja, niestety, łapie kierowców w miejscach, gdzie bardzo łatwo o zabranie prawa jazdy, a więc na drodze trzypasmowej, na trasie wylotowej z Poznania, gdzie nie ma ruchu pieszych, wszystkie skrzyżowania są bezpieczne, ponieważ ruch odbywa się górą lub dołem. Z pewnych względów jest tam ograniczenie do 50 i 70 km/h i są popołudniowe i wieczorne łapanki, niestety, wyłącznie media mają z tego pożywkę. Nie wiem, czy jest to krok w dobrą stronę.

Mam też informacje, że po wejściu w życie tej ustawy – tu mam pytanie do przedstawiciela Komendy Głównej Policji, czy jest prawdą, że w związku z tym o 30% spadły kontrole nietrzeźwych kierowców, czyli policja nagle „przefokusowała się" z badania nietrzeźwych kierowców a na tzw. czystą łapankę „50 plus", że tak kolokwialnie to nazwę.

Następne pytanie dotyczy tego, co dzieje się u naszych wschodnich sąsiadów, bo tam też następują zmiany. Na stronie 9 raportu mamy wykres, który mówi, że liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców na Litwie czy Łotwie zmniejszyła się od 2005 r. o 50%. W naszym kraju tylko o jedną trzecią. Pytanie – czy wiedzą państwo z czego wynika sukces wschodnich krajów? Czy w jakiś sposób próbujemy naśladować te działania, które u nich, jak widać, się sprawdzają.

Ostatnie pytanie. Już więcej nie będę męczył. To dotyczy jednośladów, ponieważ na stronie 11 statystyki pokazują, że wzrosła liczba wypadków z udziałem rowerzystów i motocyklistów. Niezbyt szczęśliwie Sejm zmienił prawo dotyczące rowerzystów. To jest problem na większą dyskusję, której nie chcę w tej chwili rozwijać. Wydaje mi się, że daliśmy rowerzystom zbyt duże przywileje. Jakie są działania Krajowej Rady w tym zakresie? Czy Krajowa Rada posiada statystyki dotyczące jednośladów? Mam na myśli motocykle, ponieważ od sierpnia zeszłego roku, czyli prawie od roku, jest nowa ustawa, która pozwala kierowcom, którzy od co najmniej 3 lat posiadają prawo jazdy kategorii B, na poruszanie się motocyklami i skuterami o pojemności do 125 cm^3.

„Gazeta Wyborcza" pod koniec roku, czyli po 4-5 miesiącach działania tej ustawy, podała wiadomość, że te statystyki wzrosły. Mam pytanie, czy wynika to z tego, że od tego momentu więcej osób jeździ na jednośladach? Czy jest to wynik tego, że te osoby nie do końca radzą sobie, nie potrafią jeździć motocyklami, gdyż wcześniej nie posiadały uprawnień do jazdy tego typu pojazdami?

Jeżeli jeszcze będę miał pytania, to pozwolę sobie, pani przewodnicząca, jeszcze zabrać głos. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję panu, panie pośle. Zgłosił się jeszcze pan przewodniczący Adamczyk. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, bardzo wyczerpujące pytania zadał mój przedmówca. Z ciekawością oczekuję na odpowiedzi. Sam pragnę odnieść się do kwestii, które dotyczą wykonanych i planowanych działań w ramach Programu Realizacyjnego, które zostały zrealizowane w 2014 r. Chodzi mi też o Program Realizacyjny na lata 2015-2016.

Ostatnio, kwestią publiczną stała się sprawa wyznaczenia Policji kontyngentów, ujawnienia przekroczeń prędkości, ujawnienia złamania przepisów drogowych przez pieszych. Przypomnę, że policja ma wyznaczony przez ministra spraw wewnętrznych kontyngent ponad 1,7 mln… Konieczność stwierdzenia, czy, po prostu, przyłapania – tak to się nazywa, minimum 1,7 mln kierowców przy przekraczaniu prędkości, 420 tys. wykroczeń pieszych, bodajże 38 tys. wykroczeń kierujących wobec pieszych. To są atrybuty państwa totalitarnego, ale, mam nadzieję, że o tym będziemy rozmawiali w obecności ministra infrastruktury i rozwoju oraz ministra spraw wewnętrznych. W tej sprawie klub Prawa i Sprawiedliwości złożył stosowny wniosek do komisji sejmowej, aby w trybie art. 152 odbyło się nadzwyczajne posiedzenie. Posiedzenie, na którym kwestia narzuce-

nia tego kontyngentu zostałaby wyjaśniona. To są działania, które charakteryzują, tak jak powiedziałem, państwo totalitarne.

Jeśli państwo pozwolą, nie będę dziś odnosił się do tej kwestii. Mam nadzieję, że będzie to tematem odrębnego posiedzenia Komisji.

Chcę uzupełnić tę sferę pytań i wątpliwości. Pytanie pierwsze. Mamy stan wykonania Programu Realizacyjnego w roku 2014. Działania zrealizowane częściowo to 24%, działania zrealizowane – 60%. Rozumiem, że nie zrealizowanych w ogóle jest 16%. Prosiłbym o informację, co było powodem takiego stanu rzeczy? Są wyznaczone zadania, a tylko ponad połowa zrealizowana jest w całości, natomiast niezrealizowane jest 40% celów, bo częściowo zrealizowane uznaję za niezrealizowane. Nie osiągnięto zamierzonego efektu, jakikolwiek by on nie był. Bardzo proszę o informację, co było powodem takiego stanu rzeczy i takiego stanu wykonania.

Pozwolę sobie odnieść się do Programu Realizacyjnego na lata 2015-2016 i zapytać szanownych państwa o to, dlaczego nie planuje się badania skuteczności wybranych urządzeń bezpieczeństwa pieszych, badania analizy możliwości zastosowania w Polsce rekomendacji wdrożeniowych? W 2014 r. zero takich działań, czyli za ten okres sprawozdawczy. Na 2015 r. zero takich wyznaczonych działań. Kolejne działania to wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego. W 2014 r. zero takich działań. W 2015 zero takich działań.

Kolejne. Badanie „Efektywność przekroju 2+1 pasowego ze szczególnym uwzględnieniem różnych rozwiązań rozdzielających kierunki ruchu". W 2014 r. zaplanowano zero takich działań. Nie zrealizowano, bo nie zaplanowano. W 2015 r. zero takich działań.

Budowa, przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym. Przypomnę, że są to przedsięwzięcia, które chociażby w krajach skandynawskich są realizowane na bardzo dużą skalę. Pozwalają one w znacznym stopniu zmniejszyć liczbę wypadków na drogach szczególnie obciążonych ruchem.

Budowa, przebudowa dróg krajowych. Dlaczego Ministerstwo Infrastruktury nie realizowało tych zadań? W roku sprawozdawczym wyznaczonych było zero takich zadań. Cel na 2015 r. – zero takich działań. Dopiero w 2016 r. 10 kilometrów. To jest żenująca kwota i żenująca liczba. Wiem, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest w stanie realizować dużo, dużo więcej takich przedsięwzięć.

Dużo mówimy o bezpieczeństwie w ruchu drogowym. Wiele mówimy o tym, że różnego rodzaju instalacje mają wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. W związku z tym pytanie – dlaczego w 2014 r., tak jak w 2015, nie założono badania wpływu reklam świetlnych na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego?

Czy kwestia podniesienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, to tylko wyłącznie retoryka rządu, retoryka Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która ma nas uspokoić i uśpić? Dlaczego nie są to działania takie, które mogą i powinny przynieść drastyczny spadek liczby wypadków drogowych i przesunąć nas z niechlubnego, przedostatniego miejsca w Europie. Prawdopodobnie w dalszym ciągu zajmujemy tę drugą w Europie pozycję. Rumuni nas tylko wyprzedzają. Uprzedzam – nie chcę tu deprecjonować państwa rumuńskiego.

Kolejne pytanie. Dlaczego na lata 2014 i 2015 nie założono opracowania wytycznych dotyczących zarządzania prędkością na drogach samorządowych? W tym strefowania prędkości, uspokajania ruchu, stosowania lokalnych ograniczeń prędkości.

Teraz rzecz najistotniejsza. Mówią państwo o kampaniach na rzecz podniesienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Realizują państwo kampanie na rzecz uświadomienia konieczności zapinania pasów bezpieczeństwa, mimo tego, że eksperci twierdzą, wynika to z badań, że 90% polskich kierowców zapina pasy bezpieczeństwa.

Pojawia się pytanie, dlaczego nie są prowadzone działania uświadamiające zmiany przepisów drogowych, zwłaszcza tych, których złamanie grozi dużymi konsekwencjami. One są związane z przekraczaniem prędkości.

Można zadać pytanie, czy Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w sposób świadomy dopuszcza się takich działań, w których kierowcy nieuświadomieni są łatwiejszym łupem, są łatwiejszą ofiarą w nałożonych kontyngentach realizowanych przez policję. Uważam, że jest to skandaliczna sytuacja, kiedy wypracowany mozolnym trudem

wizerunek polskich policjantów jest niszczony właśnie w ten sposób. O tym będziemy mówili na nadzwyczajnym posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury.

Czy chodzi o to, żeby ułatwić wykrycie określonej liczby przekroczeń dopuszczalnej prędkości, nie promując koniecznych zachowań w tym zakresie?

Proszę państwa, pojawia się bardzo wiele wątpliwości. Myślę, że wiele tych wątpliwości można by wymienić. Uważam, że to sprawozdanie, jak też cała ta działalność, nie kwalifikują się do tego, aby zaakceptować sprawozdanie, czy informację premiera rządu na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie.

Dlatego składam wniosek formalny o odrzucenie tej informacji. Liczę na odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Racki.

Poseł Józef Racki (PSL):

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, mam dwa pytania. Jedno dotyczy zapisu liczby wykroczeń kierowców w przedziale wiekowym 20-24 lata. Wprowadziliśmy szereg ograniczeń w uzyskiwaniu praw jazdy i dla kierujących pojazdami. Czy obserwujemy trend spadkowy? Czy też liczba wypadków utrzymuje się na poprzednim poziomie?

Wiedzą państwo, że w Sejmie toczy się dyskusja na temat przechodzenia pieszych przez jezdnię, o nadanie im większych uprawnień w stosunku do kierujących pojazdami. Z wykresu, który jest zamieszczony w tym materiale wiemy, że duża liczba wypadków jest spowodowana przez nieostrożne wejście na jezdnię. Czy można to jakoś skomentować na tle debaty w Sejmie? Czy nie ma ryzyka – tak bym powiedział, zmiany przepisów dotyczących pieszych poruszających się po jezdni?

Jeszcze wniosek, odwrotnie jak kolega przewodniczący, wnoszę o przyjęcie tego materiału. Materiał ma pokazać to, co zrobiono, co zastano i myślę, że ten materiał, tak jak w ubiegłym roku, dobrze przedstawia stan faktyczny. Natomiast wnioski dotyczą kierowców czy pieszych poruszających się po jezdni, to jest już inna rzecz. Resort miał za zadanie przedstawić stan faktyczny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pan poseł Lassota.

Poseł Józef Lassota (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Pierwsza uwaga, wydaje się, że chyba inaczej należałoby określać to, co było powiedziane, że zaplanowano 2800 ofiar śmiertelnych, a wykonano 3200. To brzmi dość makabrycznie. Wiem, że, formalnie rzecz biorąc, to można tak przyjąć, ale tu należy używać innego języka, bo to się bardzo źle kojarzy.

Po pierwsze, chciałbym powiedzieć, że wypowiedź pana przewodniczącego Adamczyka trochę mnie zbulwersowała, bo trzeba mieć zbyt dużo złej woli, żeby powiedzieć, że świadomie się prowadzi, albo nie prowadzi kampanię po to, żeby napędzać kasę Policji, żeby Policja miała ułatwione zadanie ściągania kar i mandatów. To świadczyłoby o tym, że instytucje państwa działają wbrew obywatelom, a tak, po prostu, nie jest. To jest próba pokazywania tego, czego naprawdę nie ma, czyli bałamucenia społeczeństwa.

Mam pytanie, jeżeli chodzi o koszty zdarzeń drogowych. Wprawdzie podane są metody, według których jest to liczone. Te koszty są bardzo duże, faktycznie. Czy jest, już kiedyś o tym mówiłem, jakaś sugestia, aby część kosztów leczenia, kosztów hospitalizacji, była pokrywana przez firmy ubezpieczeniowe, bo te wszystkie koszty ponoszą podatnicy. Firmy ubezpieczeniowe pobierając opłaty i składki, i z tego tytułu mają tylko profity.

Kolejna sprawa. Stosunkowo dużo jest wypadków z udziałem pieszych. W różnych sytuacjach. Czy również na to zwrócono uwagę, aby w wydatkach na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w sposób znaczący zwiększać kwoty na tego typu urządzenia, jak chodniki, jak przejścia dla pieszych. Patrząc na stan dróg w naszych miejscowościach, to rzeczywiście jest to bardzo poważny problem.

Wydaje mi się, że Krajowa Rada powinna na ten element zwrócić szczególną uwagę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Jeszcze pan poseł Banaszak, proszę.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Chciałbym poruszyć jeszcze jedną kwestię, bo zapomniałem ją poruszyć. To jest bardzo ciekawa kwestia. Powiem państwu, że w Polsce jeżdżą same nowe samochody – same nowe samochody. Dlaczego tak mówię? Z niemieckiego raportu wynika, że przyczyną 9,2% wypadków w Niemczech był zły stan techniczny pojazdu. Według danych SEWIK w Polsce to jest niecały 1%. Z czego to wynika? Co z tego wynika? Oznacza to, że u nas jeżdżą same bardzo dobre, nowe samochody, w idealnym stanie technicznym, a w Niemczech – kolokwialnie – same „szroty". Natomiast ciekawostką jest to, że NIK przeprowadziła w Policji ankietę. Policjanci twierdzą – to jest ankieta, na którą odpowiedziało 718 policjantów ruchu drogowego, że zły stan techniczny pojazdu był przyczyną co dziesiątego wypadku drogowego w Polsce. Tu od razu pytanie, czy my, jako strona ustawodawcza, czy Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, mamy zamiar coś z tym zrobić?

Powiem państwu na koniec ciekawostkę, że stacja kontroli pojazdów, dokąd co roku musimy się udawać celem dokonania badania technicznego. To urządzenia, na których badane są nasze pojazdy, nie podlegają żadnej kontroli. Tylko w momencie otwarcia stacji jest jedna kontrola. Potem już nic się z tym nie dzieje.

Są stacje, które działają na dziesięcio-, piętnasto-, dwudziestoletnich urządzeniach i nie wiadomo, kiedy należałoby je wymienić.

Pewna grupa, proszę państwa, przeprowadziła doświadczenie. Odchylono kąt nachylenia koła o 0,8 stopnia. Ten samochód przejechał przez całą Polskę – od południa Polski po morze, po drodze odwiedzając napotkane stacje kontroli pojazdów. Na każdej z nich był inny wynik. O czym my mówimy? Weźmy się za stan techniczny pojazdów, bo to jest główna przyczyna wypadków, a tego często nie bada się po samym wypadku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle. Raz jeszcze poseł Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Pragnę jeszcze dopytać. Przepraszam za wyrażenie – zgłosić pytanie dodatkowe. W raporcie brakuje mi odniesienia do przyczyny wypadków, jaką jest zły stan nawierzchni. W raporcie Najwyższej Izby Kontroli z 2010 r. uznano zły stan nawierzchni za główną przyczynę wypadków drogowych w Polsce.

Z raportu można wywnioskować, że chodzi o wypadki śmiertelne – liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach kształtuje się następująco – 3 tys. ofiar w sumie, przy rozróżnieniu mokrej i suchej nawierzchni, 67 ofiar przy nawierzchni oblodzonej, a zły stan nawierzchni to są 22 wypadki. To jest mniej niż 1% wszystkich. Czy to jest prawda, czy to jest fałsz? Kto pomylił się w swoim raporcie?

NIK w 2010 r. Przypomnę, że w tym raporcie zawarty graf, taka piramida, w którym na czerwono zaznaczono najistotniejszą przyczynę wypadków, jaką jest zły stan nawierzchni drogowych. Wszystkie inne w dużo mniejszym stopniu.

W informacji pani premier na temat złego stanu infrastruktury drogowej, nie mamy praktycznie żadnej informacji. Dlatego proszę o odpowiedź na pytanie – dlaczego nie uwzględniają państwo, nie zwracają na ten element żadnej uwagi? Mówimy tylko o prędkości, mówimy o koniecznych kontrolach, o ujawnieniach wykroczeń, ale nie mówimy o tym, czy na polską Policję, bo to powinna robić Policja, nałożono obowiązek zgłaszania, informowania o złej strukturze nawierzchni drogowej, która może doprowadzić do wypadku.

Dlaczego nie zwracają państwo uwagi na sam fakt wyeliminowania z użytkowania dróg, na których są głębokie koleiny? Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego kompletnie ignoruje ten fakt. Dziś w Polsce powinny zostać wyłączone z użytkowania te odcinki, na których głębokość kolein wynosi więcej niż 3-4 cm. Na Zachodzie takie drogi są wyłączane z eksploatacji.

Ani KRBRD, ani minister infrastruktury i rozwoju, ani minister spraw wewnętrznych, ani przedstawiciele innych resortów, kompletnie nie dostrzegają tego zjawiska. Proszę o odpowiedź na to pytanie.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Czterdzieści procent dróg trzeba byłoby zamknąć.:

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dlatego nie ma problemu, prawda?

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Pan poseł Król, proszę bardzo.

Poseł Piotr Król (PiS):

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, chciałbym zabrać głos w dwóch kwestiach. Zmotywował mnie trochę pan przewodniczący Adamczyk, ale też trochę pan Banaszak. W mojej ocenie, kiedy mówimy o różnego rodzaju przyczynach, to zawsze wracamy do źródeł. Tym źródłem jest sytuacja, przed którą stawia się policjanta, który przyjeżdża na miejsce zdarzenia drogowego i – to jest to, o czym państwo mówią – wyciąga wnioski, dokonuje interpretacji, dlaczego tak się stało. Policjant po przyjechaniu na miejsce zdarzenia, z tego co wiem, wypełnia ankietę i musi podać, ustaloną przez siebie, główną przyczynę zdarzenia drogowego.

Jaka sytuacje jest w takim momencie, o którym mówi pan poseł Adamczyk. Kiedyś próbowałem dociekać, jaki jest wpływ alkoholu, czy osób pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, jaki jest ich udział w wypadkach drogowych. Czy to jest tak, że w większości wypadków ma to udział, czy też nie?

Jeżeli mamy taką sytuację, że kierowca jest pod wpływem alkoholu, do tego jest pod wpływem jakichś środków, do tego ma samochód w złym stanie technicznym i jedzie po drodze, w której są wyrwy głębokości kilkunastu centymetrów – to jak zakwalifikuje to policjant? Jeden zakwalifikuje, że najważniejszą przyczyną jest A, drugi, że B, trzeci, że C, a czwarty, że D. Chciałbym, żebyśmy oddali im trochę sprawiedliwości.

Stawiam się w sytuacji policjanta, który ma dokonać takiej oceny. Jakie będą wnioski? Jeśli poda jedną przyczyną, to czy pozostałe schodzą na dalszy plan? Tutaj problemem nie jest materiał źródłowy, o którym mówimy, nie oczekujemy tak szczegółowego…

Podzielam te głosy i one są zasadne. Mnie, na przykład interesowałoby, stawiam taką hipotezę, bo piszesz doktorat, stawiasz tezę i musisz zebrać dowody, żeby to udowodnić. Udowodnić, na przykład to, że udział alkoholu w zdarzeniach drogowych w Polsce jest większy niż my to podajemy w statystykach.

Może dajmy tym policjantom możliwość i niech oni zaznaczają wszystkie przyczyny. Albo stwórzmy taką sytuację, że konieczne będzie uwzględnienie stanu nawierzchni, czy kierowca był, albo nie był pod wpływem alkoholu, jaki był stan techniczny pojazdu i wtedy możemy wyciągać jakieś wnioski.

Mam wrażenie, że my funkcjonujemy w takiej rzeczywistości, że każdy interpretuje jakąś część. Pan przewodniczący Adamczyk z pewnością ma słuszność, kiedy mówi, że stan nawierzchni jest taki, jakby ktoś tam przeprowadził bombardowanie, szczególnie po okresie zimowym. Ma też rację pan poseł Banaszak, mówiąc o tym, że czasami pojazdy, które się poruszają po drogach… Czasami, kiedy człowiek wejdzie do taksówki i widzi te świecące się światełka, niektóre nawet na czerwono, nie wiadomo nawet jak ten samochód jedzie, to widać, że przyczyn wypadków śmiertelnych, o czym tutaj mówimy, jest sporo. Chciałbym mieć możliwość podyskutowania, ale chciałbym mieć pewność co do źródła. Stawiamy policjanta przed zadaniem pod tytułem „Przyjedź, zinterpretuj i podaj główny powód” , a czasami tych powodów może być kilka. Oczekujemy podania statystyk w każdym zakresie i zgadzam się, że każda statystyka ma znaczenie, ale może zacznijmy od źródła. To jest jedna rzecz.

Trochę zaskoczył mnie głos pana posła Banaszaka, bo mam takie doświadczenie zawodowe, że kierowałem dość dużą jednostką. Miałem stację okręgową oraz stację podstawową. Chcę tylko powiedzieć, że kontrolę dotyczącą pracy stacji – począwszy od wyposażenia, skończywszy na tym, czy spełnia warunki techniczne, to miałem jedną,

do dwóch w roku. Jedna to była „okręgówka", druga podstawowa. Nie chciałbym, żebyśmy mieli taki obraz ogólny, że wszystkie stacje okręgowe, czy podstawowe, „wypuszczają" pojazdy, które nie są w stanie jeździć po drogach. Możemy oczywiście dyskutować. Może nie powinno to być zadanie samorządów, ale chcę uspokoić, że takie kontrole są. Może pan poseł ma rację, że są one różnie realizowana przez różne samorządy. Znam takie sytuacje, kiedy filmowano pojazdy, które wyjeżdżają ze stacji i sprawdzano, czy zostały dokładnie zbadane.

Uważam, że możemy dyskutować o przyczynach i potem możemy mówić o skutkach, ale wtedy, kiedy będziemy mieli pewność w stosunku do tych informacji i tej wiedzy, która powstaje. Jeżeli policjant zostaje sprowadzony do roli „podaj jedną przyczynę, wypełnij tabelkę", to, niestety, potem rodzi to tego typu konsekwencje, że te dane, które chcielibyśmy…

Całkowicie zgadzam się z przedmówcami, że takie dane powinniśmy mieć. Dane mówiące o wielu przyczynach wypadku. Dlatego też, kończąc, warto byłoby się zastanowić nad tym, żeby ta ankieta, którą musi wypełnić funkcjonariusz, który przyjeżdża na miejsce wypadku, dawała większe możliwości wyciągnięcia wniosków. Może powinny być tam odnotowywane te elementy, o których mówili moi przedmówcy? Jeżeli będziemy mieli stan trzeźwości kierowcy, stan nawierzchni i stan techniczny pojazdu, to wtedy da nam to pełniejszy przegląd i możliwość wyciągnięcia dalej idących wniosków.

Prosiłbym o odpowiedź – czy państwa zdaniem, taka możliwość, bez konieczności zbytniego biurokratyzowania pracy Policji, istnieje? Wtedy mielibyśmy pełen materiał źródłowy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo państwu za zadane pytania. Teraz bardzo proszę przedstawiciela KRBRD, panią Agatę Foks, o odpowiedzi na pytania.

Sekretarz KRBRD Agata Foks:

Bardzo dziękuję za pytania. Było ich dużo. Postaram się odpowiedzieć na wszystkie. Jeżeli nie, to na pozostałe odpowiemy pisemnie.

Zacznę od pytań pana posła Banaszaka. Pan poseł zadawał pytania jako pierwszy. Jeżeli pan poseł pozwoli, to odniosę się do kampanii, natomiast później upoważnię przedstawiciela GITD i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad do odpowiedzi na pozostałe pytania.

Jeżeli chodzi o skuteczność naszej kampanii „10 mniej. Zwolnij", to dotarliśmy do 28 mln obywateli. Takie mamy dokładnie dane. Takie dane przedstawiła firma, która na nasze zlecenie prowadziła tę kampanię. Dwadzieścia osiem milionów obywateli na poziomie zasięgu 3+. Oznacza to, że dany obywatel minimalnie 3 razy obejrzał dany spot. Oczywiście będziemy zlecać szczegółowe badania ewaluacyjne. Jesteśmy w trakcie tych działań i jeszcze w tym roku będziemy mogli szczegółowo odpowiedzieć na te pytania.

Jeżeli chodzi o drastyczność kampanii, to pozwolę sobie nie zgodzić się z panem posłem, że powinny być bardziej drastyczne, dlatego że wyniki badań neuromarketingowych, prowadzone w ramach analiz rynku konsumentów wskazują, że po przekroczeniu granicy drastyczności, która to granica jest cechą jednostkową danego obywatela, indywidualną dla każdej osoby, następuje tzw. efekt odwrócenia głowy. Czyli, krótko mówiąc, wzrostem drastyczności osiągamy efekt wprost przeciwny do zamierzonego. Jeżeli będziemy mówić w kampanii o alkoholu, pijanych kierowcach czy kierowcach przekraczających nadmiernie prędkość, to pokazując, brutalnie mówiąc, ofiary, krew, tego efektu nie odniesiemy.

Najnowsze kampanie i badania Państwowej Agencji Rozwiązywania Problemów Alkoholowych wskazują, że jeśli chodzi o kampanie skierowane np. do nietrzeźwych kierujących, to takie kampanie musimy kierować do świadków picia, a nie do osób pijących. Nie drastycznością – nie chcę powiedzieć, że w sposób zabawowy, ale zachęcający do świadomej zmiany zachowań. Tak, że tym staramy się kierować przy podejmowanych przez nas działaniach. Krótko mówiąc – badaniem rynku i zachowań obywateli.

Jeżeli chodzi o udoskonalenie systemu ratownictwa drogowego, to okazało się, że są jeszcze wolne środki w ramach starej perspektywy finansowej 2007-2013, które zostały przesunięte. Dlatego pani minister odnosiła się do udoskonalenia tego systemu i zakupu brakujących śmigłowców przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Tak, aby całą Polskę pokryć zasięgiem LPR, które ma najkrótszy czas dotarcia.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Ale w nocy nie lata.

Sekretarz KRBRD Agata Foks:

W nocy nie lata, oczywiście.

Natomiast w Programie Realizacyjnym wskazaliśmy potrzeby wyższe niż zakładano na początku, bo mówimy tu o różnych działaniach, którymi jest również wyposażanie w sprzęt jednostek ratowniczych. Nie tylko jednostek medycznych, ale również jednostek drogowych, czyli Państwowej Straży Pożarnej. W nowej perspektywie finansowej, mam nadzieję, że nie wyprzedzę tutaj pani minister, środki na rzecz tych beneficjentów również zostały zabezpieczone.

Jeżeli chodzi o Litwę, Łotwę i spadki o 50%, na co pan poseł słusznie zwrócił uwagę, to chciałabym powiedzieć, że oni dopiero nas doganiają, bo ich wyprzedziliśmy. Oni wprowadzają te regulacje, które u nas są wprowadzone. Tak więc, w statystykach oni wciąż są za nami. Wskazuje na to raport Komisji Europejskiej z 2014 r.

Rowerzyści i motocykliści. Nie zaobserwowaliśmy gwałtownego wzrostu. Mamy statystyki dotyczące tylko motocykli i tutaj pozwolę sobie oddać głos Policji, ponieważ opracowując raport bazujemy na statystykach policyjnych.

Co zamierzamy zrobić z nietrzeźwymi i przekraczającymi prędkość. Planowane są działania kampanijne. Dwie kampanie KRBRD, które wystartują w okolicach września. Było to zaplanowane już na początku tego roku.

Jedna kampania kierowana jest do nietrzeźwych kierujących, przy której opracowywaniu współpracowaliśmy blisko z Państwową Agencją Rozwiązywania Problemów Alkoholowych. Ta kampania będzie kierowana przede wszystkim do świadków picia. Postępowania przetargowe są już ogłoszone. „Wiszą" na stronach, można to sprawdzić.

Natomiast jeżeli chodzi o zabezpieczające urządzenia bierne, to będzie druga kampania, z którą będziemy startować. Przy okazji odpowiem na pytanie pana posła Adamczyka o to, dlaczego robimy urządzenia bierne? Robimy to, ponieważ w Polsce tylko 71% pasażerów na tylnych siedzeniach zapina pasy. W Czechach jest to 90%. Nikt z nas nie powiedział, że kampania będzie kierowana do tych, którzy siedzą z przodu, czyli do kierujących i pasażerów z przodu. Wszyscy powinniśmy zapinać pasy. W związku z tym, żeby podnieść w Polsce te wskaźniki, chcemy skierować kampanię i adresować każdy problem.

Problem prędkości będzie adresować kampania, którą GITD będzie rozpoczynała w najbliższym czasie. W ciągu najbliższych dwóch tygodni.

Natomiast kampania nakierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego była realizowana przez KRBRD od grudnia zeszłego roku. W tej chwili zamykamy ten projekt w formie materiałów audiowizualnych, cykli dedykowanych audycji, testów wiedzy, konkursów dla dzieci oraz pikników edukacyjnych, które organizowaliśmy w Parku Skaryszewskim, ponieważ KRBRD przejęła rolę koordynatora obchodów z ramienia Światowej Organizacji Zdrowia. Zorganizowaliśmy *event* dedykowany dzieciom, na którym dzieciaki mogły się uczyć, jak mogą wpływać na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Mam nadzieję, że nie pominęłam żadnego pytania. Jeszcze je przejrzę, a w tym czasie, jeśli pan poseł pozwoli, oddam głos Policji i przedstawicielowi GITD. Jeśli pozwoli pani przewodnicząca.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Bardzo proszę przedstawiciela Policji.

Młodszy inspektor w KG Policji Armand Konieczny:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowna Komisjo, młodszy inspektor Armand Konieczny, Komenda Główna Policji.

Powiem, że nie jestem do końca przygotowany do tego, żeby udzielić bardzo szczegółowej informacji na temat wypadków z udziałem motocykli. W naszym opracowaniu nie odnosimy się do lat poprzednich, wzrostu czy spadku liczby tych zdarzeń. Generalnie, liczba wypadków z udziałem motocyklistów rośnie, przy czym chciałbym powiedzieć, że jest to coraz bardziej popularny środek transportu. Wzrasta liczba motocykli na naszych drogach i liczbę wypadków zawsze należy odnosić do rzeczywistego udziału tego typu pojazdów w ruchu drogowym. Dlatego też, wszelkie liczby, które mogą się tu pojawiać, nie do końca oddają stan rzeczywisty. W związku z tym, jeżeli zachodzi taka potrzeba, to możemy odnieść się do tego pisemnie. To znaczy, możemy dokonać szczegółowej analizy, przy czym, chciałbym też powiedzieć, że w naszych raportach stosunkowo niedawno zaczęliśmy ujmować wypadki drogowe z udziałem motocyklistów.

Dostrzegamy, oczywiście, problem wzrastającej liczby motocyklistów, którzy poruszają się po naszych drogach. Jest to coraz większy problem. Natomiast w naszym raporcie rocznym nie odnosimy się, nie porównujemy tych danych do lat ubiegłych. W tej chwili, po prostu, nie mogę udzielić szczegółowej odpowiedzi. Możemy oczywiście przedstawić Wysokiej Komisji takie dane na piśmie.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

To bardzo proszę. Dziękuję. W tej chwili proszę o odpowiedzi przedstawiciela GITD.

Dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego Marcin Flieger:

Jeżeli chodzi o działania podejmowane przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego, to może nie będę mówił o wszystkich. Powiem o działaniach Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, czyli tej komórki, która zajmuje się systemem automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Chciałbym powiedzieć, że w bieżącym roku finalizowany jest projekt związany z budową tego systemu, finansowany ze środków unijnych. Zostanie zakończona instalacja urządzeń rejestrujących.

Chciałbym powiedzieć, bo dużo było mowy o badaniach skuteczności poszczególnych działań, że równolegle prowadzimy badania dotyczące wpływu i skuteczności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Po zainstalowaniu wszystkich urządzeń będziemy wiedzieć, w jakim stopniu instalacja tych urządzeń wpływa na zmianę zachowań kierujących pojazdami.

Natomiast informacje, którymi dysponujemy już teraz, o czym już mówiliśmy na posiedzeniach Komisji, to fakt, że instalacja urządzeń pozytywnie wpływa na zachowania kierujących. Wystarczy powiedzieć, że urządzenia, które były uruchamiane w 2011 r., średnio rejestrowały ponad 60 naruszeń dziennie, na każde urządzenie. Dziś rejestrujemy o 2/3 mniej. To cieszy, ponieważ kierowcy widząc takie urządzenia zwalniają.

One są instalowane w miejscach niebezpiecznych, więc efekt prewencyjny jest jak najbardziej osiągnięty. Oprócz tego jest również analiza danych statystycznych, która jasno pokazuje, że w miejscach zainstalowania urządzeń, jeśli porównamy czas przed i po instalacji, osiągnęliśmy ponad pięćdziesięcioprocentowy spadek liczby osób zabitych. Czyli już te dane pokazują wprost skuteczność systemu – ponad 50% osób zabitych mniej, 26% wypadków mniej i ponad 30% osób rannych mniej. To jest to, co jasno pokazuje skuteczność prewencyjnego oddziaływania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Taki był główny cel jego budowy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pani Foks, bardzo proszę.

Sekretarz KRBRD Agata Foks:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Był czas na złapanie oddechu. Uzupełniając odpowiedzi na pytania pana posła, który spytał z czego wynika mniejsza dynamika i gdzie widzimy powody tego spowolnienia w ciągu ostatnich dziesięciu lat.

U nas spada liczba zabitych. Poprawia się stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, natomiast spada wolniej niż w innych krajach. Program poprzedzający Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 nazywał się GAMBIT. To na pewno państwo wiedzą. To był bardzo dobry program, natomiast problem polegał na tym, że nie był on wdrażany. Czyli został przygotowany świetny program, który, po prostu, leżał na półce.

Klucz do wykonania, czyli osiągnięcia tego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, który jest w innych krajach, tkwi w programach realizacyjnych. Po to przyjmujemy programy realizacyjne i dokumenty wykonawcze na dwa lata. One są kroczące, czyli programy realizacyjne mamy na rok 2013, potem 2014, 2015, 2016 itd., żeby móc priorytety i kierunki działań wskazane w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wdrażać za pomocą konkretnych realnych działań. Stąd ta wolniejsza u nas dynamika. Gambit, po prostu, nie był wdrażany. Natomiast Narodowy Program jest wdrażany.

Jeżeli chodzi o pytania uzupełniające pana posła. Nowe samochody, czyli jaki jest wpływ floty samochodowej? Zleciliśmy badanie floty pojazdów. ITS jest jego wykonawcą. Jeżeli pan poseł życzyłby sobie szczegóły, to Instytut Transportu Samochodowego to przedstawi. Umowy już podpisaliśmy, wyniki tego badania będą za jakiś czas, tak jest z każdym badaniem. Dokładnie w listopadzie. Kolega analityk tak mi podpowiada.

Natomiast, jeśli chodzi o stacje kontroli, to odpowiemy na piśmie, ponieważ nie ma przedstawiciela Departamentu Transportu Drogowego. Wolałabym, żeby mógł szczegółowo odnieść się do tego tematu.

To wszystko. Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję pani bardzo. Pytanie ma jeszcze pan poseł Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pani dyrektor, pominęła pani część pytań, które skierowałem. Może pani nie zanotowała.

Sekretarz KRBRD Agata Foks:

Jeszcze nie odpowiadałam panu posłowi. Na razie odpowiedziałam tylko panu…

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

To przy okazji wyszło.

Sekretarz KRBRD Agata Foks:

To w takim razie będę odpowiadać.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Panie pośle.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Chciałbym, żeby pani, po prostu, zakończyła odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Była seria pytań i teraz odpowiedzi na wszystkie pytania. Najpierw posłowie zadają pytania, a potem strona rządowa ma odpowiadać.

Sekretarz KRBRD Agata Foks:

Oczywiście, że tak. Ustosunkujemy się do…

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Czyli kończy pani odpowiedzi. Bardzo proszę.

Sekretarz KRBRD Agata Foks:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Jeżeli chodzi o pytania pana posła Adamczyka – Program Realizacyjny 2015-2016. Co prawda, dziś rozmawiamy o sprawozdaniu za rok 2014, czyli o wykonaniu z lat 2014-2015. Jeżeli chodzi o wskaźniki Policji, to nieprawdą jest, że istnieje plan i zostały narzucone liczby mandatów „do wlepienia" i do wykonania. Kierownictwo na pewno ustosunkuje się do tego na posiedzeniu Komisji, natomiast już w tej chwili mogę powiedzieć, że te wskaźniki zostały zmienione. Zgodnie z zapowie-

dzią pana ministra Olszewskiego, w najbliższych dniach na stronach KRBRD pojawi się uzupełniony, zmieniony wskaźnik policji, który opiera się na liczbie policjantów skierowanych do kontroli, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc niebezpiecznych – tam, gdzie dochodzi do potrąceń pieszych i gdzie kierowcy najczęściej przekraczają prędkość. To był bardzo niefortunny zapis, z tym się zgadzamy.

Dlaczego nie planuje się badań środków skuteczności? Planuje się. To, co pan poseł wspomina, to jest to, że jest wstawione zero, to oznacza, że jest cel na inny rok. Badanie trwa od roku do półtora. Tak było z podręcznikiem ochrony pieszych. Przygotowywaliśmy go półtora roku. W związku z tym, nie oznacza to, że w 2015 r. nie będzie planowane badanie, tylko fizycznie wyniki badania pojawią się w 2016 r. Tak było z podręcznikiem ochrony pieszych.

Jeżeli chodzi o wytyczne na drogach samorządowych, to umowa została podpisana w kwietniu 2015 r. Umowę podpisaliśmy w kwietniu tego roku i takie wytyczne są przygotowywane, również się pojawią.

Jeżeli chodzi o pana posła przewodniczącego Józefa Rackiego i wykroczenia kierowców w wieku 20-24 lata. Będę musiała spytać Policję o to, czy mamy trend spadkowy. Natomiast, odnośnie zmian inicjatywy legislacyjnej w zakresie pieszych, propozycja została przedstawiona wczoraj na posiedzeniu podkomisji. Jest to propozycja wypracowana przez ekspertów, najlepszych jakich mamy, od spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, reprezentujących różne środowiska: tramwajarzy i kierowców autobusów. To są naprawdę bardzo dobre przepisy. Najlepsze jakie możemy mieć.

Z ekspertyzy, która została wykonana na zlecenie sekretariatu w 2013 r. wynika, że na 15 analizowanych krajów, w 10 krajach regulacje dopuszczające pierwszeństwo pieszego już są. Te kraje są w czołówce, jeżeli chodzi o liderów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie obawialibyśmy się ryzyka zmiany przepisów.

Oczywiście, potrzebna jest szeroko zakrojona kampania, stąd proponowane osiemnastomiesięczne *vacatio legis*, żeby wszystkie instytucje miały czas alokować środki w nowym budżecie, który będzie na przyszły rok, i przeprowadzić procedury przetargowe.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Lassoty – cele i ile z tego zrealizowano. Oczywiście bardzo dziękuję za tę uwagę. Następnym razem postaramy się lepiej formułować to językowo.

Jeżeli chodzi o koszty wydarzeń drogowych. Czy jest również sugestia? My takiej sugestii nie formułowaliśmy, ale zastanowimy się nad tym, czy można by to inaczej wpisać. Robimy te badania co roku. Zlecimy Instytutowi, żeby przeanalizował taką kwestię.

Wydatki na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Za chwilę, jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, oddam głos koleżance z Generalnej Dyrekcji, która odniesie się do pytań, które były do niej skierowane.

Stan nawierzchni. Dane, na których opieramy sprawozdanie KRBRD, to są dane z SEWIK. To są dane zbierane przez Policję. Oczywiście, są one w pewnym momencie weryfikowane na poziomie sądów, które podejmują decyzję, co tak naprawdę było przyczyną wypadku. Opierają się na decyzjach biegłych.

My, przygotowując sprawozdanie, możemy pokazać ogólny trend, ale na jakichś danych musimy bazować. Oczywiście SEWIK jest systemem niedoskonałym, ale lepszego na obecną chwilę nie mamy. Na jakichś danych musimy się opierać i ufamy tutaj Policji, że dokłada najlepszych starań, żeby spisywać te dane jak najbardziej odpowiedzialnie i rzetelnie.

Przy okazji odpowiedziałam na pytanie pana posła Króla. Mam nadzieję, że żadnego pytania nie pominęłam. Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pani dyrektor, rozpocząłem od pytania, co jest powodem, że nie wykonano wszystkich planowanych zadań. Od tego pytania rozpocząłem. Zwracałem również uwagę na kwestię związaną z brakiem informacji na temat przyczyn wypadków drogowych z powodu

złego stanu nawierzchni, złego stanu infrastruktury. Na to również zwracałem uwagę. Prosiłem o odpowiedź. Prosiłem również o odpowiedź na pytanie – dlaczego zero działań planowano w 2014 r? Podobne zero działań w 2015 r., jeżeli chodzi o przebudowę dróg krajowych w systemie 2+1. O to również pytałem. Na to pytanie, niestety, nie była pani łaskawa odpowiedzieć. Pytałem o kwestie badania wpływu reklam, w tym świetlnych, na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. To są bardzo ważne elementy. Też nie uzyskałem odpowiedzi pani dyrektor.

Wytyczne dotyczące zarządzania prędkością na drogach samorządowych.

Sekretarz KRBRD Agata Foks:

To powiedziałam.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

To pani powiedziała, tak. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę o odpowiedź panią Foks.

Sekretarz KRBRD Agata Foks:

Szanowny panie pośle, ponieważ powiedziałam, że będę prosić przedstawicielkę Głównej Dyrekcji, więc to ona będzie mogła dokładnie odnieść się do tych kwestii. Natomiast w ostatniej kolumnie dokumentu jest dokładnie podana przyczyna niezrealizowania danego działania. Dokładnie wskazaliśmy. W dokumencie, który pan ma, ostatnia kolumna mówi o przyczynach niezrealizowania działania.

Nie jestem w stanie w tej chwili odnieść się do braku wytłumaczenia Ministerstwa Sprawiedliwości. Odniesiemy się do tego pisemnie. Natomiast, jeśli chodzi o reklamy świetlne i przebudowę dróg oraz stan nawierzchni. Tak jak powiedziałam, jeśli chodzi o stan nawierzchni, to bazujemy na danych z SEWIK. NIK bazowała dokładnie na tych samych danych. Nie jestem w stanie odpowiedzieć – jakim cudem to się różni.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję pani bardzo. Proszę teraz o odpowiedź przedstawicielkę GDDKiA. Bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w Departamencie Zarządzania Ruchem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Katarzyna Kwiecień:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Szanowni państwo, panie pośle, jeśli chodzi o ten cały, nazwijmy to, pakiet zadań związanych z różnymi badaniami z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jeśli chodzi o reklamy, o których pan mówił, czy też o efektywność przekroju 2+1 pasowego, GDDKiA podpisała w tym roku z Narodowych Centrum Badań i Rozwoju porozumienie o współpracy, w ramach którego środowiska naukowe w naszym kraju – czy to będą instytuty badawcze, czy jednostki naukowe uniwersytetów czy politechnik – będą prowadziły badania w różnych obszarach związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Dlaczego, to zadanie, które dotyczy przekroju 2+1 pasowego nie zostało wykonane wcześniej? Przygotowywaliśmy się do podpisania tego porozumienia w ubiegłym roku, dlatego też to zadanie zostało uwzględnione w Planie Realizacyjnym dopiero w tym roku. Ono ma dwuletni okres realizacji. Ponieważ w tym roku środowiska naukowe nie zadeklarowały, że będą w stanie w sposób rzetelny i bardzo dokładny te badania przeprowadzić, te zadania zostały zaplanowane na rok 2016.

Żeby przeprowadzić takie badanie, musimy mieć jakiś poligon, na którym będzie to możliwe. GDDKiA w ramach dostępnych środków, którymi dysponowała, realizowała kilka inwestycji związanych z przebudową dróg do przekroju 2+1 pasowego, z zastosowaniem różnych elementów np. bariery, czy poprzez rozdzielenie kierunków ruchu za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, czy samym oznakowaniem poziomym. To badanie efektywności ma, tak naprawdę, ocenić, które z tych rozwiązań w naszych realiach są najbardziej efektywne. Dlaczego przebudowa odcinka drogi do przekroju 2+1 pasowego zaplanowana jest na 2016 r.? Jest to jedna z naszych inwestycji, którą mogliśmy zrealizować, którą realizujemy w ramach dostępnych nam środków. Proszę pamiętać, że okres realizacji tego zadania, czy przebudowy takiej drogi,

wiążę się z okresem przygotowania inwestycji i później jej realizacji. W ubiegłym roku rozpoczęliśmy proces projektowania. W tym roku przystępujemy do realizacji i planujemy zakończenie w przyszłym roku. Oddania do użytku przebudowanej drogi. To jest droga w województwie pomorskim.

Jeśli chodzi o temat związany z badaniem wybranych urządzeń bezpieczeństwa pieszych, to Generalna Dyrekcja rozpoczęła w tym roku takie badanie we własnym zakresie. Analizujemy naszą infrastrukturę drogową i wyposażenie przejść dla pieszych. Prowadzimy badania pomiaru ruchu na tych przejściach. Jesteśmy w trakcie pracy, dlatego też nie mogę jeszcze niczego powiedzieć na temat efektów.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Lassoty, związane z wydatkami na rzecz zadań z zakresu budowy chodników, to Generalna Dyrekcja ma dwa dedykowane programy ściśle związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Jeden z nich dotyczy budowy chodników i ciągów pieszo-rowerowych, drugi to program redukcji liczby ofiar śmiertelnych. Zarówno w jednym jak i drugim programie znajdują się działania dedykowane nie chronionym uczestnikom ruchu drogowego: pieszym i rowerzystom.

Jeśli chodzi o środki finansowe. W 2014 r. na zadania z tego zakresu mieliśmy do dyspozycji 106 mln zł, a potrzeby, które zidentyfikowaliśmy na sieci drogowej, zebrane w tych dwóch programach, to jest 2,4 mld zł. Widzą państwo zatem, że potrzeby są bardzo duże w stosunku do środków, jakie budżet państwa może dedykować na takie zadania. Nie bez znaczenia jest też to, że w kwestii realizacji tych zadań, ważne jest stabilne finansowanie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Chciałabym wspomnieć, że w 2013 r. mieliśmy zero takich środków, czyli nie mogliśmy zrealizować żadnego zadania na rzecz pieszych czy rowerzystów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze? Bardzo proszę krótko, bo mamy kolejne posiedzenie Komisji. Bardzo proszę, poseł Banaszak.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Najpierw do pani Agaty. To tylko kwestia uzupełnienia tych kampanii. Nie chodzi mi o drastyczność – krew, pot, łzy, tylko o naśladowanie krajów Unii, tej starej Unii, gdzie te kampanie naprawdę przemawiają. Są one robione w sposób bardzo delikatny, ale przemawiający. Nie chodzi o liczbę osób, do których one dotarły, ale o efektywność kampanii. Nie wiem, czy jest to w pani gestii, ale nie otrzymałem odpowiedzi na pytanie dotyczące wyjaśnienia faktu, że na jedną ofiarę śmiertelną w Polsce liczba ciężko rannych w naszym kraju jest cztery razy mniejsza niż w Wielkiej Brytanii. W jaki sposób rejestrowane są te wypadki? Nie wiem, czy policja powinna to zweryfikować, czy państwo.

Nie uzyskałem odpowiedzi na pytanie, czy jest prawdą, że po wejściu w życie przed miesiącem ustawy „50 plus", czyli przekroczenia prędkości 50 km/h w terenie zabudowanym, nastąpiła zintensyfikowana kontrola – mówił o tym również przewodniczący Adamczyk – bo trzeba wykonać zadania związane w tym zakresie z budżetem państwa, a przez to spadła o 30% liczba kontroli trzeźwości kierujących pojazdami.

Nie tyle pytanie, co sugestia. Chodzi mi o dane, których pewnie nie jest pan w stanie jeszcze posiadać i nie wiadomo, czy jako policja będą państwo je posiadali i myślę, że warto o coś takiego się pokusić. Myślę, że na koniec roku, kiedy skończy się sezon motocyklowy… Bo problemem nie są motocykle. To naprawdę jest ułamek procenta, jeśli chodzi o wypadki. Chodzi mi o to, że Sejm uchwalił ustawę w ubiegłym roku, że osoba nieposiadająca uprawnień do jeżdżenia jednośladem, posiadając kategorię B, wsiada na motocykl o pojemności do 125 cm^3 i jedzie. Czy w tym zakresie jest większa liczba wypadków? O to mi chodziło, na tym najbardziej mi zależy. Czy to, co zrobił Sejm było dobrym rozwiązaniem, bo przypomnę, że w pierwotnym przepisie miało być, że będzie można poruszać się tylko skuterami, czyli pojazdami z automatyczną skrzynią biegów. Poprawką Senatu dołożyliśmy, że także motocykle. Czy nie było to zbyt ryzykowne posunięcie?

Nie ma już posła Króla. Chciałbym tylko odnieść się, dosłownie jednym zdaniem, do tych stacji kontroli pojazdów. Nie chodziło mi o same kontrole stacji diagnostycznych, tylko chodziło mi o to, że urządzenia, na których diagności przeprowadzają badania, nie

podlegają praktycznie żadnej kontroli. Nie są w żaden sposób kalibrowane itd. To jest problem.

Jako ciekawostkę mogę państwu powiedzieć, że są stacje diagnostyczne, którym udowodniono, że przeprowadziły tyle przeglądów – pomnożono czas przeglądu i ich liczbę, że nie byłyby w stanie ich wykonać. To pokazuje, że pojazd często nie trafia na stację diagnostyczną.

Na koniec jedno zdanie. Tydzień temu osobiście dokonywałem przeglądu technicznego motocykla. Diagnosta praktycznie ograniczył się do stwierdzenia, że mam piękny motocykl, bo, tak naprawdę, oprócz sprawdzenia numeru VIN, sprawdzenia świateł niczego więcej nie był w stanie sprawdzić. To pokazuje, że nad tym jeszcze musimy popracować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, pani przewodnicząca. Bardzo krótko, jednym zdaniem.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Była już seria pytań. Proszę państwa, o godz. 18:00 mamy kolejne posiedzenie Komisji i nie zdążymy.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Zdążymy. Chodzi mi o wysokość nakładów na projektowaną kampanię społeczną. W związku z ustawą, o której pani mówiła, nad którą pracuje podkomisja, z ustawą, która reguluje kwestie przejścia pieszych przez jezdnię. Jaka jest planowana wysokość środków na tę osiemnastomiesięczną kampanię?

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Proszę o krótką odpowiedź i musimy przegłosować wniosek. Bardzo proszę panią.

Sekretarz KRBRD Agata Foks:

W tym momencie nie odpowiem panu posłowi, dlatego że nie projektowaliśmy jeszcze budżetu, więc nie mogę powiedzieć jakie środki, ale…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Rząd wielkości.

Sekretarz KRBRD Agata Foks:

Rzędu wielkości też nie jestem w stanie podać, bo to zależy od tego, ile środków będziemy mieli w nowej perspektywie budżetowej, a dopiero przyjmowane są opisy osi priorytetowych, tzw. szopy. Udało się pozyskać środki z Unii Europejskiej i Komisja nam je zatwierdziła. Nagle pojawiła się możliwość sięgnięcia po środki na kampanię przeciwalkoholową. Unia ją zatwierdziła. Tak samo będziemy sięgać po środki na pozostałe kampanie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Czy to może być kilkadziesiąt milionów?

Sekretarz KRBRD Agata Foks:

Prawdopodobnie tak. Ciężko mi odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. W związku ze zgłoszonymi dwoma wnioskami dotyczącymi sprawozdania Komisji Infrastruktury w sprawie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.”, na druku nr 3390.

Jeden z tych wniosków jest przeciwko przyjęciu sprawozdania przez Komisję Infrastruktury, za odrzuceniem sprawozdania. W związku z tym przegłosujemy wniosek pierwszy. Kto jest za odrzuceniem sprawozdania Komisji Infrastruktury? (2) Kto jest przeciw odrzuceniu sprawozdania? (8) Kto się wstrzymał? (1) Dziękuję. Proszę o wynik.

Sekretarz Komisji Jolanta Misiak:

2 głosy za, 8 przeciw, 1 wstrzymujący się.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Informuję, że wniosek o odrzucenie sprawozdania nie został przyjęty. W związku z tym, głosujemy teraz wniosek za przyjęciem sprawozdania Komisji Infrastruktury rządowego dokumentu o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego i działaniach realizowanych w tym zakresie w 2014 r. Kto jest za przyjęciem sprawozdania przez Komisję Infrastruktury tego dokumentu? (9) Kto jest przeciw? (1) Kto się wstrzymał? (2) Dziękuję. Proszę o wynik.

Sekretarz Komisji Jolanta Misiak:

9 głosów za, 1 przeciw, 2 wstrzymujące się.

Przewodniczący poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Informuję, że przyjęliśmy sprawozdanie, jako Komisja Infrastruktury, rządowego dokumentu o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego i działaniach realizowanych w tym zakresie w 2014 r.

Jako Komisja musimy jeszcze wybrać posła-sprawozdawcę, który na posiedzeniu plenarnym Sejmu przedstawi to sprawozdanie. Proponuję, żeby sprawozdawcą została poseł Andrzej Kania – dotychczasowy sprawozdawca tych projektów.

Czy pan poseł wyraża zgodę? Dziękuję bardzo. Czy ktoś jest przeciwny tej kandydaturze lub ma inną?

Dziękuję. Wobec niewniesienia sprzeciwu stwierdzam, że Komisja wybrała posła Andrzeja Kanię za sprawozdawcę Komisji.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia. Zamykam posiedzenie Komisji.